GRAN PREMIO DEL BRASILE Dalla gara di Interlagos possono emergere indicazioni decisive sia per la vettura sia per i piloti

La Ferrari in cerca di risposte e di punti

Dopo due corse senza vittorie la casa di Maranello non può più permettersi di sbagliare

INTERLAGOS Terzo atto di un atipico mondiale di F1. Intessuto di sensazioni e di alcuni clamorosi eventi. La Ferrari, in controtendenza, finora ha toppato. McLaren e Williams sono tornare a assaporare l'atmosfera del podio, e tra i piloti si parla (finalmente) di nouvelle vague. Raikkonen e Alonso (senza dimenticare Montoya) minacciano la leadership di Schumacher. Si voleva voltare pagina? Serviti.

Analizzando i risultati dei primi due Gp, la rivoluzione imposta dalla Fia e da Max Mosley sembra aver dato i risultati auspicati. È innegabile a esempio come il tasso spettacolare, in questo primo scorcio di stagione, sia aumentato. E non si discute nemmeno sul fatto che la fine della dittatura Ferrari, unita al riemergere di un fronte alternativo degno di questo nome, assicura alla F1 nuova dignità anche agonistica.

È comunque troppo presto per avventurarsi in previsioni blindate. I giochi in pista sono appena abbozzati, e gli annunciati protagonisti del mondiale non hanno ancora svelato tutte le carte che intendono gettare sul tavolo. In tema di confusione trasversale, per fare un altro esempio, qualcuno ricorda che la Ferrari sta correndo questo inizio di campionato con la monoposto della scorsa stagione.

D'accordo, ma guarda caso anche la McLaren ha scelto di non fare esordire subito l'ultima creatura della nursery anglo-tedesca. Solo che, al contrario delle rosse, ha infilato due successi consecutivi. Con l'aggravante delle strategie: errate, per scelte e tempistiche (nelle qualifiche e in gara), quelle made in Maranello; decisamente più azzeccate le opzioni privilegiate dal team di Ron Dennis.

A questo punto conviene porsi qualche domanda: in Ferrari hanno sbagliato scegliendo di esordire con la F2002, puntando su una competitività residua probabilmente annullata durante la pausa invernale dai progressi messi a segno dagli avversari? Oppure sono stati costretti a ripiegare sulla vecchia monoposto perchè la F2003-Ga continua a denunciare preoccupanti defaillance in termini di sicurezza? Sono interrogativi che si ripetono ossessivamente da settimane, nell'ambiente. Rafforzati dagli incidente accaduti a Badoer, durante i test, e da voci (mai smentite) su presunte difficoltà denunciate dalla nuova vettura nel superare i crash test.

In tutti i casi, il Gp del Brasile sarà determinante per chiarire dubbi e incertezze. Il fronte Ferrari vorrà capire se l'opzione di far slittare l'esordio della F2003-Ga al Gp di Spagna, due settimane dopo Imola, resta praticabile.

Barrichello, secondo miglior tempo davanti ai suoi tifosi.

Trulli (Renault) in prova a Interlagos.

Schumacher, dal canto suo, punterà a dissolvere, con un ben assestato colpo di spugna, tutti i dubbi che si sono accumulati sulla sua residua voglia di continuare a correre, dopo aver pareggiato anche i conti con il mito di Fangio. Mentre Briatore, forte dell'ondata di simpatia raccolta finora dal team Renault, punterà a consacrare definitivamente il duo Alonso-Trulli come la forza emergente del mondiale.

Scenario caliente di questa triplice verifica, una pista che non concede spazio agli errori. Piena di dossi e avallamenti, con un asfalto gonfio di trabocchetti. Qui Barrichello, che è nato a due passi dal muro di cinta, non ha mai vinto. Visto il momento, e la luna favorevole, se pensa veramente di puntare al titolo, ha l'occasione per dimostrarlo. Fuori gli attributi, Rubens. E godiamoci lo spettacolo.

CHI GIOCA IN CASA I piloti brasiliani credono nella cabala che vuole vincitori al Gran Premio del Brasile i beniamini di casa in tutti gli anni che finiscono per 3. Lo hanno confermato a San Paolo tutti i membri dell'armata «maravilhosa», Rubens Barrichello, Antonio Pizzonia, Cristiano Da Matta, e persino il pilota da test della Ferrari, Felipe Massa, che costituiscono attualmente la rappresentanza nazionale più numerosa della Formula Uno.

Era stato lo stesso Barrichello a tirare fuori due giorni fa la storia che sui circuiti brasiliani, fra Jacarepaguà e Interlagos, hanno sempre vinto i piloti di casa negli anni con numero finale 3: Emerson Fittipaldi nel '73, Nelson Piquet nell'83, Ayrton Senna nel '93 e... «Mi ricordo di quel Gran Premio di Interlagos del '93 - ha aumentato la dose Rubinho -. Era la mia prima prova in Brasile. Per me era una soddisfazione molto grande. Io conosco quella pista come le mie tasche. Ci andavo quasi ogni giorno in motorino. Avevo già a disposizione una tifoseria formata da tutti i miei vicini di casa». La poca esperienza di allora lo aveva messo ko al settimo giro con una banale uscita di pista. «Ma mi ricordo che mi aveva fatto sballare la sensazione di stare in pista assieme a Senna. Il suo ricordo mi resta sempre nel cuore».

Quest'anno tocca a Rubinho? La maledizione di Interlagos lo ha perseguitato negli anni successivi impedendogli sempre di fare bella figura davanti al suo pubblico. Ma questo 2003 potrebbe essere finalmente diverso. Ottimista anche Antonio Pizzonia al suo esordio sul difficile circuito brasiliano. «Il nostro obiettivo principale a Interlagos è certamente quello di arrivare in fondo», è il suo restare coi piedi per terra dopo che la Jaguar ha mostrato seri problemi di affidabilità nelle prime due prove del campionato. Un poco più esperto della «esse» di Senna e delle altre curvacce della scoscesa pista alle porte di San Paolo è invece Cristiano Da Matta che vorrebbe anche piazzare bene la sua Toyota oltre a portarla al traguardo finale. «Ho già corso a Interlagos coi kart - ricorda -. Ma da almeno cinque anni non ci ho più messo piede. Spero di ricordarmi e di terminare la gara con una buona classifica».

Riccardo Roccato

La Fia adesso impone Hans: tutti usino il dispositivo

INTERLAGOS Si chiama Hans ed è stato invitato al gran ballo della F1 spacciandolo per amico intimo dei piloti. Ci è entrato di soppiatto sul finire della passata stagione e ora nessuno, tra qualche malcelato malumore, riesce più a liberarsene. Non si parla di una spia tedesca come il nome lascerebbe presagire (Hans in realtà significa Head and Neck Support, letteralmente supporto per testa e collo). È infatti un collare, imposto obbligatoriamente dalla Fia nel corollario di innovazioni introdotte nel 2003, che fissa il casco alle monoposto mediante cinghie collegate al rollbar e alle cinture di sicurezza.

Jacques Villeneuve, Bastian Contrario per eccellenza, lo ha bollato già dai test invernali come un oggetto pericolosamente dannoso, chiamando in causa l'incidente di Diniz al Nürburgring nel'99 e definendolo fatale, qualora il pilota brasiliano avesse a quel tempo indossato «tale diavoleria».

In attesa di salvare qualche vita Hans ha già fatto qualche vittima: alla scarsa adattabilità al collare Barrichello ha imputato le proprie difficoltà al Gp d'Australia, tanto da rifiutarlo dietro presentazione di un certificato medico al successivo appuntamento in Malesia. Ora però la Fia non ammetterà più deroghe e il brasiliano, suo malgrado, dovrà indossarlo per tutta la stagione, a partire proprio dal Gran Premio di casa.

Peggio di tutti è andata a Justin Wilson, il lunghissimo pilota Minardi che alla sua seconda esperienza in gara si è guadagnato grazie a Hans una sosta prolungata in Malesia, dove è stato ricoverato per due giorni a causa di fortissimi dolori al collo, alle spalle e a una temporanea paralisi di un braccio.

Come era facile prevedere Hans arriva dall'America e dalla ex Indy Car dove è stato introdotto un paio d'anni fa per evitare danni negli urti frontali contro il volante sui velocissimi ovali. Così «imbragata» la testa può eseguire movimenti minimi in avanti, ma ruota senza impedimenti grazie al gioco garantito dai cavi.

Senza questo sistema il corpo si troverebbe a sopportare il colpo di frusta generato dalla decelerazione mentre ora testa e collo del pilota sono un corpo unico collegato alla scocca. Come tutte le radicali innovazioni Hans fa discutere ma non appena i piloti avranno imparato a conviverci diverrà un accessorio e niente più.

Gian Paolo Grossi

Tanta pioggia, rischiato lo sciopero. Rubinho secondo, Schumacher sotto l'acqua

Webber, un Carneade anfibio

INTERLAGOS Stavolta gli impavidi non tollerano l'esagerazione, battono i pugni e minacciano di scioperare con tanto di documento scritto da sventolare ai padroni della Fia. «Così no, così è un suicidio» gridano alcuni piloti disposti adesso a non fare nè gli equilibristi su tavole da surf e neppure rischiare la pelle oltre il lecito per un circus che non chiede altro che lo spettacolo e il cinico brivido dell'imprevisto. La pioggia di San Paolo trasforma il circuito di Interlagos in una piscina e loro a «nuotare» e farsi un bagno di follia pura a 200 km orari non se la sentivano affatto.

Il rischio di un colpo di mano è però durato lo spazio di un acquazzone. Temporali improvvisi, alternati poi a tregue ridottissime e sole tiepidi e beffardi hanno «devastato» la prima giornata di prove del Gp del Brasile provocando improbabili pole provvisorie come quella inattesa davvero dell'australiano Mark Webber, australiano di Quenbeyan, rincalzo proveniente dalla Minardi, al suo primo anno con la Jaguar. L'aussie ha avuto la fortuna di correre per penultimo con pista soltanto umida, quasi asciutta, e non nel diluvio che ha sommerso la Ferrari di Michael Schumacher o la Renault di Trulli.

È stata, quindi, una nuvola dispettosa a penalizzare oltremodo Michael Schumacher, sceso per le prequalifiche sotto un mezzo nubifragio e obbligato - dopo un testa-coda di avvertimento nel giro di lancio - ad accontentarsi del quinto tempo finale dopo che nelle libere, anche quelle bagnatissime (ma per tutti) aveva fatto segnare il miglior tempo. Meglio di lui, di oltre tre secondi, Rubens Barrichello che su pista bagnata ma non troppo ha prima fatto meglio della McLaren di Raikkonen - secondo con Coulthard quarto davanti alla Renault du Alonso - per poi veder sfumata la pole virtuale da Webber.

COSÌ IN TV

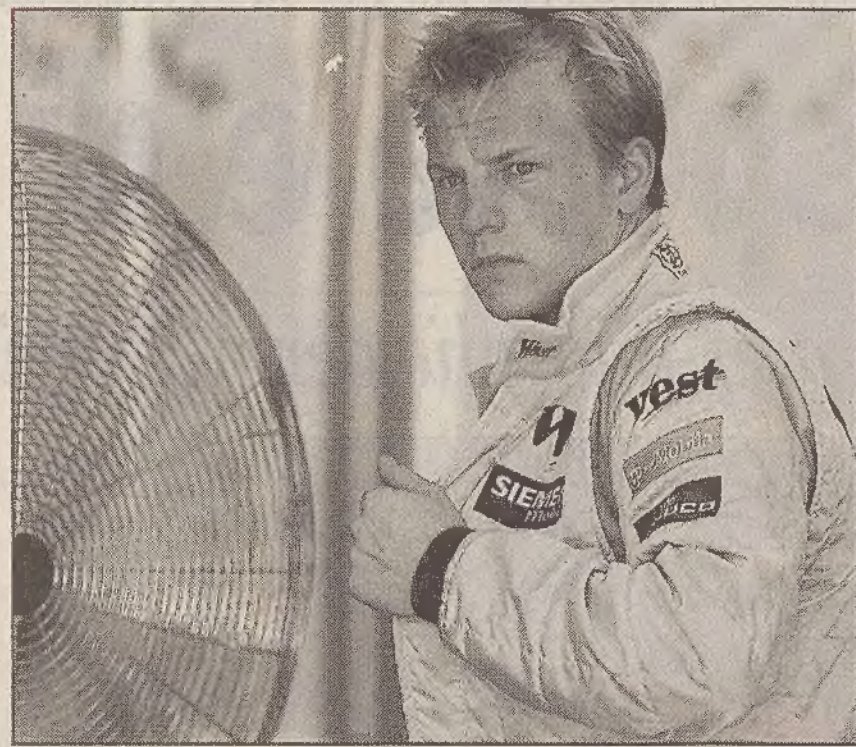
INTERLAGOS La collocazione oraria del Gp, che domani prenderà il via alle 19, costringe a uno slalom di canali tra le prove e la gara anche Tele+, comportamento che invece la Rai tiene, per scelta, da anni. Oggi prove libere dalle 14 alle 14.45 e dalle 15.15 alle 16 su Tele+Nero; dalle 19 alle 20 la seconda sessione di qualifiche su Tele+Bianco e su Rai2. Domani la gara dalle 19 su Tele+Bianco e su Rai1.

GRAN PREMIO DEL BRASILE Cinque anni di contratto per il giovanissimo Raikkonen, pronto a una stagione da protagonista

Kimi il freddo fa sognare la McLaren

Per Ron Dennis il finlandese è un pilota di grandi qualità su cui si può investire

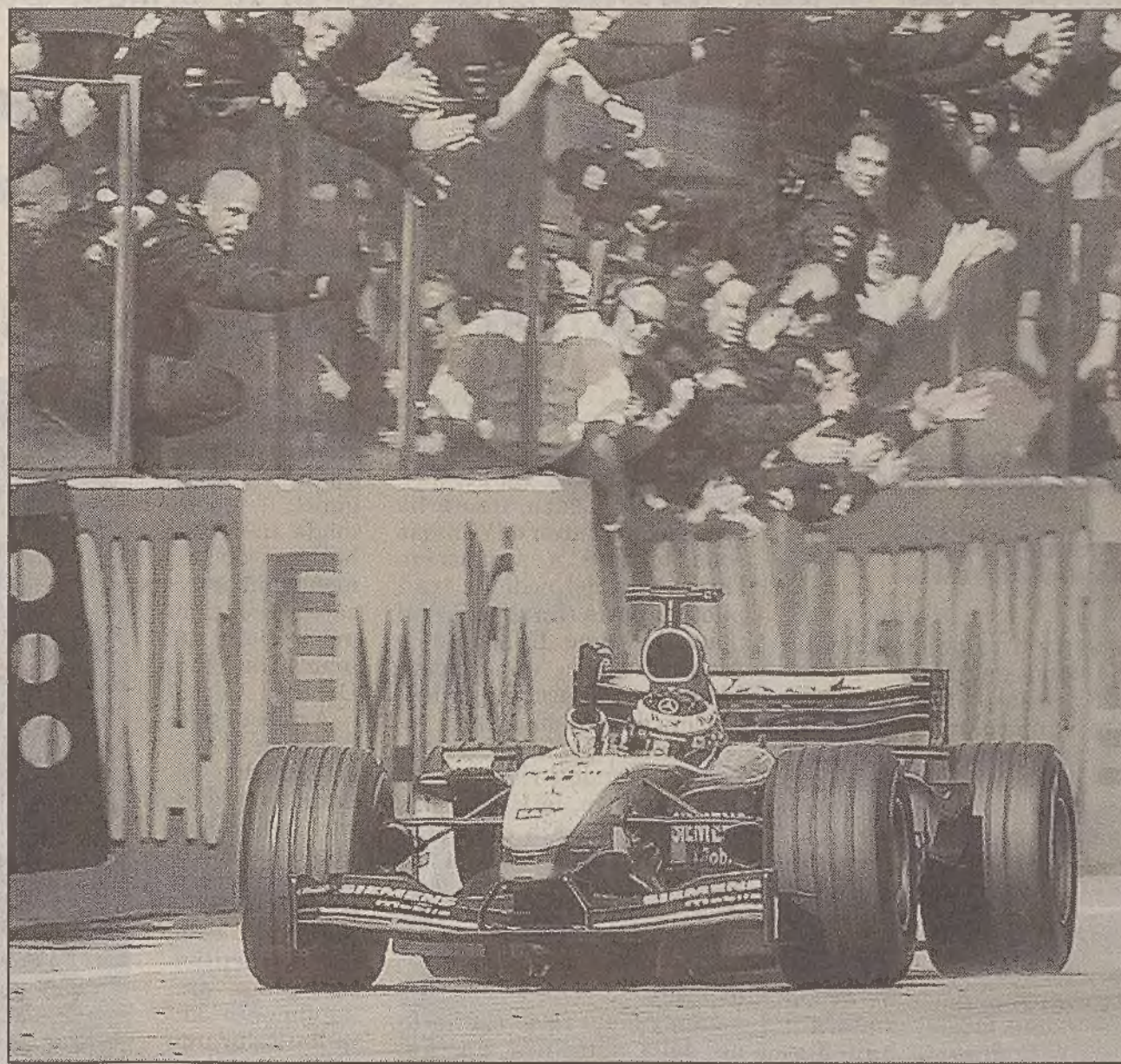
INTERLAGOS Cinque anni di contratto non sono uno scherzo per un «ragazzino». Soprattutto se a far firmare l'accordo è Ron Dennis. Il giovane in questione risponde al nome di Kimi Raikkonen, fresco vincitore per altro del suo primo Gran Premio di F1. Il lustro di cui sopra è relativo al tempo che lo lega alla Mc Laren, periodo iniziato l'anno scorso quando lo scandinavo arrivò dalla Sauber. Il boss di Woking ha così deciso di puntare sul finlandese non solo per il presente, ma anche in vista di un futuro che proprio immediato non è.

Cosa abbia portato Dennis a prolungare la sua passione per i finlandesi ora è chiaro; Raikkonen non è solamente un giovane di belle speranze, bensì un pilota forte che può già pensare al titolo. «Kimi? L'ho voluto fortemente» dice Dennis. «Questo perché sarà un protagonista nei prossimi anni, un campione del mondo». Da tenere presente che Dennis non è certo personaggio portato a elargire troppi complimenti, soprattutto gratuiti. Un giudizio eloquente e di grande stima, pertanto, che oltretutto è in sintonia con quello del... diretto interessato: «Ora che ho conquistato la prima vittoria - ha rivelato Kimi dopo il successo di due settimane fa - il mio obiettivo diventa il titolo iridato».

Kimi Raikkonen, un antagonista in più per la Ferrari.

Non è una smargiassata come potrebbe apparire di primo acchito, pensando magari alla tanta strada che deve ancora percorrere (in tutti i sensi) per arrivare alla piena maturazione agonistica, ma un lucido calcolo, un programma se si vuole, che il finlandese di Espoo traccia guardando con freddezza verso il suo futuro. Non per nulla lo stesso Ron Dennis lo ha ribattezzato «Ice Man», soprannome facile per un finnico, ma azzeccato per Raikkonen, che la pensa così: «Sono giovane e guido per la McLaren, uno dei migliori team in F1. Penso a vincere il campionato del mondo con loro e credo proprio ci riuscirò». Ecco cosa dice di Schumacher, il principale ostacolo: «Michael è molto forte, ma certo non imbattibile. Credo anzi che i suoi successi dipendano dal mezzo di cui dispone, davvero eccellente». Se poi la Mp4/18 fosse davvero la bomba di cui si favoleggia, allora la sfida fra i due diventerebbe ben presto rovente.

La scuderia McLaren è stata la prima ad approntare box e auto e ha già realizzato a inizio settimana test sulla pista di Interlagos, dove domani si svolgerà il Gran Premio del Brasile di Formula Uno.

I tecnici della scuderia che attualmente guida il campionato con Kimi Raikkonen hanno detto fra l'altro di aver scoperto con piacere che lo spazio dei box è stato ampliato.

Intanto dall'aeroporto internazionale di Viracopos, a Campinas, sono 27 gli autocarri con rimorchio che si sono mossi per trasportare nei giorni scorsi il materiale delle altre scuderie di Formula 1. Al riguardo la Ferrari ha annunciato il trasferimento di 200 tonnellate di materiale, comprese le auto che utilizzeranno in gara Michael Schumacher e Rubens Barrichello.

La McLaren di Raikkonen mentre taglia vittoriosa il traguardo.

IN BREVE

Michael incantato dal virtuoso Robinho il nuovo Garrincha

SAN PAOLO Michael Schumacher è rimasto incantato dalle doti di «showman e giovanissimo fuoriclasse» (parole testuali del ferrarista) del giocatore del Santos, Robinho, che in Brasile tutti paragonano a Garrincha. Come lui, Robinho gioca con la maglia numero 7, ed è un virtuoso del dribbling al punto che la gente comincia a chiamarlo «a alegria do povo» (l'allegria del popolo), proprio come Manè. «È stato davvero divertente giocare con tutti quei ragazzi giovanissimi - ha detto Schumacher -. È incredibile, sono uno più bravo dell'altro, e in particolare Robinho è un calciatore eccezionale. Quella dei ragazzi del Santos è una generazione che ha un grandissimo potenziale, e darà seri problemi agli avversari ai prossimi Mondiali». Il pentacampione mondiale della Formula Uno durante l'incontro di beneficenza ha subito l'affronto di un tunnel da parte di Robinho.

Sponsor tabacco: la Fia fa ricorso

INTERLAGOS La Federazione internazionale automobilistica (Fia) ha preannunciato un ricorso alla Corte europea di giustizia contro la direttiva, emessa da Bruxelles, che dal luglio 2005 vieta in Formula 1 le sponsorizzazioni delle case produttrici di sigarette. La Fia ha però precisato che il ricorso non mira a far annullare il provvedimento, ma a ripristinare l'originaria data d'entrata in vigore del divieto, fissata a ottobre 2006 da una direttiva del '98. Lo scorso 2 dicembre i ministri europei della Sanità hanno approvato una proposta che vieta la pubblicità del tabacco sui giornali, così come le sponsorizzazioni di manifestazioni o attività aventi risonanza internazionale.

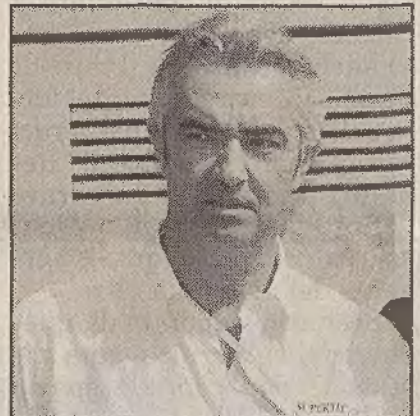
Alla Renault il general manager Briatore è disposto a scommettere sul suo pupillo: «Ho scoperto un fuoriclasse»

Alonso, il circus ha trovato una nuova stella

INTERLAGOS Meglio non cedere all'entusiasmo e attendere che gli eventi confermino le premesse, eppure non si può tralasciare come da più parti in Formula Uno si torni a parlare di generazione vincente. È dall'epoca dei Senna, Prost, Piquet, Mansell, che i top driver non venivano più tirati in ballo come «leva», per motivi legati alla classe, essenzialmente: poca in genere, troppa concentrata in uno solo...

E così l'era di Schumi, cominciata quasi dieci anni fa, continua imperterrita con pieno merito. Ma questo 2003 è arrivato portando con sé un sacco di sorprese, alcune forse di breve durata (le attuali classifiche piloti e costruttori), altre certamente di ben maggiore costrutto.

Lo spagnolo Alonso

Individuiamole, allora, visto che ognuna ha un nome e un cognome: Fernando Alonso, Kimi Raikkonen, Jenson Button, Felipe Massa, Nick Heidfeld. Alcuni sono appena arrivati alle orecchie del grande pubblico, altri vantano un'esperienza già consistente; hanno in comune l'essere giovani, pressochè coetanei e già indicati come potenziali campioni del mondo nell'ambiente del Circus. Poco importa che in questi primi due Gp del 2003 abbiano contribuito le nuove regole a lanciarli. L'arrembaggio dei «nuovi» è indipendente dalle penalizzazioni che Mosley e Ecclestone hanno imposto ai più forti (evidenti almeno in qualifica), così come dai grossolani errori con cui certi top driver si sono autoesclusi in Australia e in Malesia.

Il manager Briatore

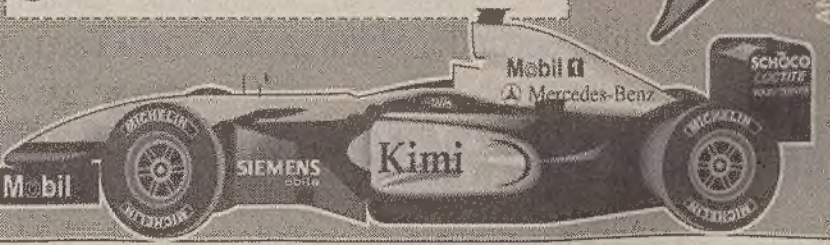
Tralasciando il neo-vincitore Raikkonen, di cui trattiamo a parte, vale la pena di soffermarsi sullo spagnolo Fernando Alonso. Meglio di tutti lo descrive il suo «capo» Flavio Briatore: «Fernando è un pilota speciale, ho scoperto un fuoriclasse».

In effetti Alonso non aveva bisogno della pole di due settimane fa per farsi notare; già nel 2001, sulla Minardi, mostrò cose egregie per un'intera stagione. Più noti sono i suoi «colleghi junior».In termini di talento Massa, collaudatore Ferrari, pare il più prossimo allo spagnolo, mentre Heidfeld e Button, gli altri predestinati, sbocceranno non appena avranno a disposizione qualcosa di più di Sauber e Bar.

Marco M. Nagliati

Le classifiche di F1

Mondiale piloti	
1. Raikkonen K. (Fin)	16
2. Coulthard D. (Ing)	10
3. Montoya J. (Col)	8
4. Barrichello R. (Bra)	8
5. Alonso F. (Spa)	8
6. Schumacher M. (Ger)	8
7. Trulli J. (Ita)	8
8. Schumacher R. (Ger)	6

Mondiale costruttori	
1. McLaren	26
2. Ferrari	16
3. Renault	16
4. Williams	14
5. Sauber	4

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL BRASILE Se tutto fila liscio a Interlagos la vettura dovrebbe disputare l'ultima gara ufficiale

Ferrari, la F2002 ora andrà in pensione

Il Cavallino sta lavorando per far debuttare già a Imola la nuova «creatura» F2003Ga

INTERLAGOS La F2002, o meglio la Ferrari più vincente nella storia del Cavallino, è al passo d'addio. L'ultima gara sarà quasi certamente quella di domani in Brasile, proprio sulla pista di San Paolo dove un anno fa Schumacher la portò all'esordio e subito al successo. La F2002 va in pensione con un bilancio stupefacente: 14 vittorie su 17 Gran Premi, nove doppiette, nove pole position e due mondiali vinti con largo anticipo. La F2003 Ga, al debutto il 20 aprile a Imola, avrà sulle spalle un'ingombrante eredità.

A rovinare la media della F2002 sono stati i primi due Gran Premi di quest'anno anche se la colpa non è certo da attribuire alla monoposto. Questa rossa, capace di conquistare 223 punti in un anno di vita, sarà indimenticabile. Una macchina imbattibile (nel mondiale scorso ha fallito solo a Montecarlo) che ha costretto la Fia a cambiare le regole della Formula 1 per ridare fiato alla concorrenza e per cancellare il clima di noia instaurato dal dominio Ferrari. Per uno strano gioco del destino la F2002 andrà in pensione dopo il Gp del Brasile: un anno fa, sul circuito di San Paolo, Schumacher s'impuntò col team pur di farla debuttare. «Questa è la migliore macchina che abbia mai guidato in vita mia», disse il tedesco - e i fatti gli hanno dato ampiamente ragione. Una macchina talmente affidabile, robusta e potente da annichilire la concorrenza e rendere irripetibile l'ultima stagione ferrarista, dominata in un lungo e in largo.

Adesso la F2002 lascerà il passo alla sorella F2003Ga anche se, proprio un successo di Schumi o Barrichello a San Paolo, sarebbe il modo migliore per consegnarla definitivamente alla leggenda. A Imola inizierà un nuovo ciclo nel segno della Ferrari dedicata a Gianni Agnelli. Una «rossa» evoluzione dell'imbattibile F2002 che, stando ai test, fa ben sperare. Tant'è che nei giorni scorsi Schumacher ha fatto segnare il nuovo record della pista di Fiorano, migliorandolo di quasi mezzo secondo. Sul circuito di casa il tedesco ha potuto verificare la F2003Ga nella configurazione aerodinamica e meccanica definitiva, quella con cui debutterà il 20 aprile nel Gp di San Marino ad Imola.

Se tra i piloti della Formula Uno il fermento non mânca, qualcosa di significativo si muove anche a livello di scuderie. Voci fondate raccontano di almeno un nuovo team al via nel 2004. Si chiama German Grand Prix Team la squadra più accreditata a esordire nel Circus. Finanziata dal magnate tedesco Oliver Behring (che si dichiara sicuro di essere al via a Melbourne 2004), avrà sede a Brema e sarebbe la prima squadra tedesca dai tempi di Zakspeed e Rial ('89). Il progetto pare concreto, ma è legato a una profonda variazione del regolamento oggi in vigore, una norma tuttavia che non dovrebbe tardare a essere inserita; parliamo della possibilità di iscrivere vetture acquisite in toto da un costruttore esterno.

L'idea di Behring è utilizzare il 10 cilindri Cosworth e anche i telai della Jaguar R4, quelli che la casa inglese sta usando nella stagione in corso. Inevitabile chiedersi cosa pensi di combinare il German Grand Prix con monoposto non solo vecchie di un anno ma anche poco competitive.

Eppure la necessità di trovare nuove forze pronte a investire in F1 (e quindi a rimpolpare uno schieramento di alto livello tecnico ma al limite inferiore per numero) aprirà una nuova via, quella che Behring, appunto, dovrebbe inaugurare. Ma pronti a seguirne le orme ci sono altri pretendenti, pronti a sfilare sotto i riflettori della massima formula. In primis David Sears, team manager della Super Nova (squadra al top in Formula Tremila) che farebbe le stesse mosse del manager tedesco ma sfruttando materiale della Jordan. Adesso la palla passa a Mosley, che in tempi decisamente brevi dovrà ratificare anche questa ulteriore rivoluzione.

Michael Schumacher, sfortunato nella prima sessione di prove.

Colpita una giornalista britannica che segue le gare, c'è molto fatalismo nell'ambiente

Sars, una minaccia nel paddock

INTERLAGOS La giornalista britannica ricoverata in isolamento a San Paolo del Brasile potrebbe davvero avere contratto il virus della polmonite atipica (Sars). Un bollettino dell'ospedale Albert Einstein ha escluso infatti poco fa che la polmonite sia di un tipo batterico normale.

Ci vorranno comunque più di dieci giorni per stabilire, in base agli esami medici, se si tratta effettivamente della sindrome asiatica.

Il fatto che Sally Blower, di 41 anni, stia rispondendo bene agli antibiotici aveva lasciato spazio all'ipotesi che la polmonite, contratta dalla reporter di Formula 1 forse in Malaysia o a Singapore, fosse di un tipo comune.

Ma i primi test condotti sulla paziente hanno escluso che si tratti di un più banale problema polmonare. Non è ancora detto tuttavia che sia proprio stata contagiata dal virus Sars.

Tutto il piccolo mondo della formula uno non può fare a meno di riflettere: questo è uno circo itinerante, fatto di spostamenti in tutto il mondo e di centinaia di ore di volo. Così c'è chi si limita a fare spallucce, chi si preoccupa e chi sdrammatizza.

In Ferrari meccanici e tecnici vanno avanti con la routine di sempre. «Ci mancava solo questa...» sospira uno degli uomini in rosso. Ed è lo spirito fatalista di un pò tutto il paddock.

Il pilota inglese della Jordan Ralf Firman ad esempio dice: «Ho viaggiato vicino a lei. Cosa ci posso fare? Posso solo concentrarmi sul lavoro e se compare qualche sintomo andare dal medico».

Nella comunità dei media inglesi predomina l'ottimismo. Il caporedattore della Itv Gerhard Lane ha riferito di aver parlato con la collega: «Si sente meglio, nel fisico e nel morale».

E il pilota brasiliano della Toyota Antonio Pizzonia fa notare: «Attenzione a non ingigantire l'allarme, perchè in realtà non è una minaccia superiore a tanti altri pericoli.

Qui a San Paolo ad esempio non è certo difficile subire un'aggressione. E in Inghilterra non c'era forse il rischio 'mucca pazzà?».

C'è insomma un po' di fatalismo nel mondo della Formula Uno anche di fronte a una minaccia concreta.

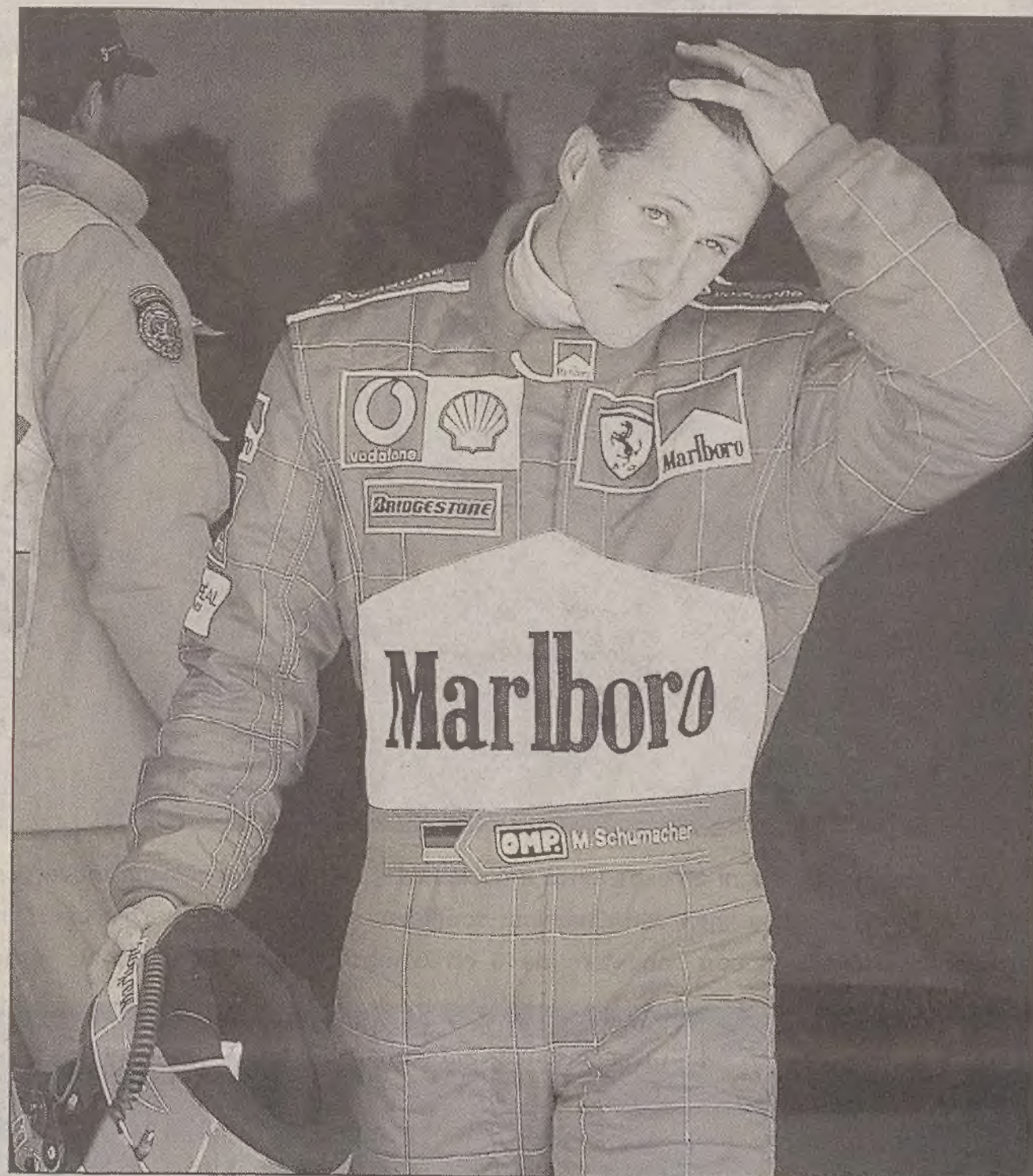
s.v.

Il pilota brasiliano parla apertamente di titolo mondiale ma Schumacher è tranquillo, lo lascia fare

Barrichello studia per diventare leader

Rubens Barrichello tenterà di fare il colpo in casa.

INTERLAGOS Colpa della macchina o di Schumacher? Questa la domanda che assilla i tifosi ferraristi dopo i primi due, deludenti, gran premi della stagione. La realtà è che la F2002 resta una monoposto veloce e affidabile ma gli avversari sono cresciuti e le nuove regole hanno mischiato le carte.

Al comando del mondiale c'è una McLaren Mercedes rigenerata dalle gomme Michelin. Ma in Ferrari non si fanno drammi: nessuno, giustamente, punta il dito sulla F2002 che sia in Australia sia in Malesia ha dimostrato di avere ancora un potenziale vincente. Il problema della falsa partenza delle «rosse» sta altrove, una serie di motivazioni che spaziano dagli errori dei piloti fino alla scarsa interpretazione delle nuove regole, passando per tattiche errate. Fatto sta che il bilancio di Schumacher parla di un quarto e un sesto posto mentre Barrichello, dopo la maledestra uscita di pista a Melbourne, è salito sul secondo gradino del podio in Malesia anche se il brasiliano non è stato mai in grado di impensierire Raikkonen. La situazione di classifica, che lo vede appaiato al caposquadra a quota 8 punti e l'aria del gran premio di casa sembrano aver ringalluzzito i sogni di gloria del brasiliano che, per la prima volta da quando è in Ferrari, intravede la possibilità di duellare alla pari con Schumacher: «A metà stagione vedremo chi dovrà aiutare l'altro - dice Rubinho - e non mi sembra un'assurdità immaginarmi campione. Vincere qui in Brasile sarebbe per me come vincere tutto il campionato. Quanto alla nuova F2003 - conclude Barrichello - è incredibilmente differente dal modello 2002. Va più forte e ci dà ottime prospettive per il futuro. Ha ancora problemi di affidabilità che però sono già migliorati molto».

Anche Schumacher è tranquillo: «Mi pare eccessivo parlare di crisi. Sia in Australia sia in Malesia si sono infatti verificate circostanze particolari, cui si sono aggiunti dei miei errori. È solo che la lotta in questa stagione è più serrata. A San Paolo ci attende una gara molto dura ma faremo di tutto per riportare la Ferrari al successo».

La situazione in classifica ha scatenato gli appetiti del rampante Rubinho

ELETTRONICA Il 2003 è l'anno del bando all'elettronica in F.1, anzi no. Il dietrofront, inatteso ma definitivo per quanto concerne la stagione in corso, è giunto il 28 marzo quando la Fia è tornata sui suoi stessi passi, annunciati alla vigilia del campionato. La retromarcia in materia di elettronica allunga per almeno altri sei mesi la vita dei cambi automatici in grado di programmare la scalata delle marce, del controllo di trazione e del «launch control» utilizzato in partenza, i cosiddetti «driver's aid» che salvaguardano motori e componenti, ma contro i quali ha puntato il dito in particolare chi invocava il ritorno dello spettacolo in pista.